[notasdeprensa.jpg](http://www.notasdeprensa.es)Publicado en Madrid el 14/09/2020

# [El Think Tank Movilidad aboga por una política coordinada para el sector del transporte en autobús](http://www.notasdeprensa.es)

## Juan Miguel Sánchez García, miembro del Think Tank Movilidad de la Fundación Corell, destaca la necesidad de ofrecer apoyo financiero al sector, convocar los concursos de las líneas regulares vencidas, además de unas políticas coordinadas que apoyen la calidad de servicio, la intermodalidad, la digitalización y los servicios en red

No es la primera vez que la Fundación Corell, a través del Think Tank Movilidad, aboga por el apoyo al sector del transporte de viajeros en autobús. Recientemente se han adoptado algunas hacia el transporte aéreo, pero, según Juan Miguel Sánchez García, miembro del Think Tank Movilidad: "No deben suponer un agravio hacia sectores más difusos pero estratégicos, como el transporte en autobús". Desde hace siglos, la cultura europea está imbuida de un convencimiento de que la apertura a la realidad regala ciertos poderes (dones): sabiduría, entendimiento, consejo, fortaleza o ciencia, que muchas personas necesitarían en su día a día, y más si ocupan responsabilidades. Incluso la cultura ha definido más dones que encajan con el mundo del transporte, como son el don de la ubicuidad y el don de gentes: de todos los modos de transporte interior, el que, con mucho, más geografía abarca y más personas trata, sigue siendo el transporte en autobús, según los datos del INE. Ahora bien, el don que requiere más habilidad para ser utilizado, lo llaman el don de la oportunidad, que representa el momento justo de hacer las cosas. Juan Miguel Sánchez afirma: "Ese don también lo recibe el transporte en autobús, ya que supone una actividad que satisface las necesidades básicas y ha permitido dar a los ciudadanos más con menos". El representante del Think Tank Movilidad explica: "Sin embargo, a causa de estos tiempos de pandemia, hemos sufrido el confinamiento y la parálisis de las actividades habituales humanas, lo que ha condenado, en contra de su naturaleza, al sector del transporte a la inmovilidad. Las caídas de actividad del transporte regular en autobús, que han llegado al 90% en el mes de abril de 2020, han debilitado al tejido empresarial de este sector, además de la bajada mucho más estrepitosa de los servicios regulares especiales y los discrecionales. Y, a pesar de todo, según los datos del INEdel mes de junio, el autobús ha transportado en España a más de 5,5 millones de viajeros en servicios de media y de larga distancia, mientras que el ferrocarril no ha llegado en esos mismos servicios a 1 millón. Es decir, sigue siendo imprescindible, pero arroja pérdidas medias que superan el 60%. Y ahora, cuando, a pesar de los rebrotes del coronavirus, la movilidad empieza a recuperarse, llega el tiempo de salir de la parálisis: el don de la oportunidad". Para Juan Miguel Sánchez, una adecuada política de transporte en autobús debería ser, en primer lugar, coordinada, -con la participación todas las administraciones, tanto internacionales, la UE, como las nacionales, Estado, CCAA, Diputaciones, Cabildos y entes locales-, tomando conciencia de la necesidad de apoyo a la actividad y a las empresas; y, en segundo lugar, tendente a dignificar esa actividad, de cara a los viajeros y a las empresas que lo prestan. "Y ello requiere facilitar la intermodalidad, la digitalización y los servicios en red, prestar información más allá de quien ejerza la competencia, reformar estaciones y ofrecer toda la accesibilidad posible". Asimismo, una adecuada política de transporte en autobús consiste, según Sánchez García, "en favorecer una economía que asegure calidad y seguridad en los servicios: por lo tanto, también se consigue con apoyo financiero (afortunadamente algunas medidas ya han sido puestas en marcha a través de los créditos ICO, avales, el apoyo al transporte urbano o el Fondo de Apoyo a la Solvencia de Empresas Estratégicas, aunque serían deseables medidas específicas para el transporte en autobús de larga distancia); sin olvidar la convocatoria de los concursos en aquellas líneas regulares de viajeros vencidas y, si no resultase posible, se debería de buscar la manera de salir del actual impasse jurídico, mediante una participación de más operadores en corredores de suficiente volumen, confluyendo así, coherentemente, con la apertura del transporte ferroviario de pasajeros de larga distancia". Las administraciones que participan -con mayor motivo el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana-, tienen ante sí, según el Think Tank Movilidad, el ejercicio de un liderazgo compartido con las empresas de transporte y movilidad. Se trata ahora de aprovechar ese escurridizo don de la oportunidad en este momento de crisis del COVID19, porque "1) el transporte por carretera en autobús presta servicios imprescindibles para la sociedad y la economía, y 2) forma parte del and #39;departamento de oportunidades and #39; estratégicas del estado del bienestar, por tratarse de una actividad de bajo coste -presupuestario y medioambiental-, y con un alto rendimiento social. En definitiva, resulta conveniente impulsar, desde todas las administraciones, una política de apoyo y reparación de la red empresarial de transporte en autobús, que tanto está sufriendo y que puede vivir una situación límite en este próximo otoño", concluye Juan Miguel Sánchez.

**Datos de contacto:**

Noelia Perlacia

915191005

Nota de prensa publicada en: [https://www.notasdeprensa.es/el-think-tank-movilidad-aboga-por-una-politica](http://www.notasdeprensa.es/educalivecom-disfruta-de-cursos-presenciales-y-clases-particulares-a-traves-de-internet)

Categorias: Nacional Finanzas Viaje Sociedad Emprendedores Logística Consumo Movilidad y Transporte Digital

[notasdeprensa.jpg](http://www.notasdeprensa.es)

[**http://www.notasdeprensa.es**](http://www.notasdeprensa.es)